

LIFE - Get Real: Für ehrliche Spritangaben

Interviewpartner: Axel Friedrich, internationaler Verkehrsexperte
Interviewer: Eva Lauer, Anna Breitzkreuz (DUH)
Datum: 08.02.2019

„Die Wahrheit liegt auf der Straße. Wir müssen dort messen, wo die Autos gefahren werden.“

Im September 2017 wurde auf EU-Ebene das neue Prüfverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zur Ermittlung der CO₂-Emissionen für die Typzulassung von Pkws eingeführt. Seit September 2018 gelten die Vorgaben für alle Neuzulassungen. Neu an dem Verfahren ist u. a. der Prüfzyklus für den Rollentest. Dadurch sollen im Vergleich zum bisherigen Verfahren NEFZ (Neuen Europäischen Fahrzyklus) endlich realitätsnähere Kraftstoffverbrauchswerte ermittelt werden. Tatsächlich sind diese im Durchschnitt um 39 Prozent höher als bisher von Herstellern angegeben.

Ob das neue Prüfverfahren die Lücke schließen wird, erläutert uns Dr. Axel Friedrich, internationaler Verkehrsexperte. Er hat den International Council on Clean Transportation mitgegründet, der maßgeblich zur Aufklärung des Dieselskandals in den USA beigetragen hat. Seit 2008 unterstützt er die Deutsche Umwelthilfe als externer Berater.

Herr Friedrich, das Prüfverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von neuen Pkw wurde nun auf den neuen Prüfzyklus WLTC umgestellt. Im Emissions-Kontroll-Institut (EKI) der Deutschen Umwelthilfe überprüfen Sie nicht nur Schadstoffemissionen, sondern auch die realen CO₂-Werte. Wie machen sich die neuen nach WLTP zugelassenen Fahrzeuge?

Wir sehen, dass die Angaben der Hersteller auf Basis des WLTP deutlich näher an den Messwerten sind, die wir auf den Straßen ermitteln. Dabei finden wir sogar Fahrzeuge, die niedrigere Werte auf der Straße haben, als Hersteller angeben.

Durch die Einführung des WLTP muss in Deutschland auch die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) geändert werden. Die Pkw-EnVKV regelt, welche Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch von neuen Personenkraftwagen bereitgestellt werden. Der Gesetzgeber hat bisher noch keine Gesetzesnovelle vorgelegt. Welche Auswirkungen hat dies?

Bislang fehlt ein neues System für die Energieverbrauchskennzeichnung, die ja für den Käufer eine wichtige Entscheidungsgrundlage ist. Das zuständige Bundeswirtschaftsministerium hätte bereits im September letzten Jahres einen konkreten Vorschlag vorlegen müssen, hat dies aber bis heute nicht getan. Das ist völlig inakzeptabel.

Derzeit haben Hersteller verschiedene Möglichkeiten, die NEFZ-Werte zu ermitteln. Können Sie uns diese erklären?

Mit dem Korrelierungssystem CO2MPAS können Hersteller aus WLTP-Werten NEFZ-Daten ermitteln. Die Hersteller haben aber umgekehrt auch die Möglichkeit, nach dem alten Verfahren zu messen. Das Problem dabei ist, dass diese Umrechnungen für Dritte nicht nachvollziehbar sind, da nicht erkennbar ist, welche Daten von den Herstellern für das System genutzt werden. Das macht das Ergebnis der Umrechnung willkürlich. Von Vorteil sind für den Hersteller ja aktuell niedrige NEFZ-Werte für die Einhaltung des CO₂-Flottengrenzwertes bis 2020, danach aber möglichst hohe WLTP Werte, da dann die weitere CO₂-Minderung prozentual ausgehend von dem dann definierten WLTP Wert ausgeht. Diese Tatsache bietet Raum für Manipulationen.

Das Problem an CO2MPAS besteht darin, dass die Software zwar frei verfügbar ist, die Eingangsdaten jedoch nicht. Das Verfahren gleicht einer Black Box. Es wird hier der Eindruck vermittelt, dass es sich um ein transparentes Verfahren handelt, obwohl die Zahlen nicht nachvollzogen werden können.

Mit Einführung der CO2MPAS-Systems hat sich die Transparenz demnach nicht verbessert. Die Autobauer können das System also weiterhin für Manipulationen nutzen?

Ja, das ist korrekt. Den Herstellern wird durch CO2MPAS ein Vorteil geboten, den sie gerne ausnutzen: Normalerweise sind die Ergebnisse der NEFZ-Messungen, wenn sie unter den gleichen Prüfbedingungen gemacht werden, denen der WLTP-Messungen sehr ähnlich. Oftmals wird angenommen, dass der Fahrzyklus entscheidend sei, aber das ist nicht richtig. Deshalb ist nicht nur der Zyklus geändert worden, sondern auch das Verfahren. Vergleicht man nur die beiden Zyklen miteinander, gibt es maximal Abweichungen von plus oder minus zwei Prozent zwischen dem NEFZ und dem WLTC. Diese eigentliche Verbesserung gerät nun durch die Schlupflöcher, die das CO2MPAS-System bietet, in Gefahr.

Die CO₂-Minderungsziele für Pkw-Neuwagenflotten sind ab 2021 prozentual festgeschrieben, d.h. dass sie im Vergleich zu ihrem CO₂-Wert aus Jahr 2021 sinken müssen. Je höher der Ausgangswert auf Basis des WLTP, desto geringer sind die erforderlichen Anstrengungen zur Minderung bis 2030. Dementsprechend haben die Hersteller einen Anreiz, die Differenz zwischen WLTP-CO₂-Emissionswerten und den korrelierten NEFZ-Werten künstlich hoch ausfallen zu lassen. Führt dies nicht zu einer weiteren faktischen Aufweichung der von der Europäischen Union vorgegebenen CO₂-Minderungsziele?

Ja und das Problem, dass die Werte nicht realistisch waren, hatten wir vorher schon einmal. Die Hersteller haben in den letzten Jahren auf der Straße deutlich weniger Minderung erzielt, während ihre Angaben auf dem Papier jährlich gesunken sind. Das heißt, hier sind Verbraucher*innen und der Staat seit Jahren betrogen worden. Eigentlich sollten Verbraucher*innen beim Kauf eines Fahrzeuges erwarten können, dass sie ehrliche Angaben erhalten, die sie für die Auswahl des Fahrzeuges miteinbeziehen können. Mittlerweile beträgt die durchschnittliche Abweichung zwischen den realen Verbrauchswerten und den offiziellen Angaben der Hersteller 39 Prozent.



Jetzt droht sich dieser Ablauf zu wiederholen. Der gesetzgeberische Gedanke wird ad absurdum geführt: Bis zum Jahr 2020 muss der durchschnittliche CO₂ Ausstoß neu zugelassener Pkw-Flotten auf 95g CO₂/km reduziert werden, maßgeblich sind die Werte aus dem NEFZ. Bis 2030 müssen die CO₂-Emissionen von Neuwagenflotten um 37,5 Prozent gegenüber 2021 sinken – auf Basis von WLTP Zahlen. Durch die Schlupflöcher im CO₂MPAS-System haben die Hersteller nun die Möglichkeit, die Werte so anzupassen, dass sie zunächst der Erfüllung der Vorgaben für 2020 dienlich sind, und gleichzeitig durch einen hohen WLTP Wert einen höheren Ausgangswert für die prozentuale Minderung. Daher ist es zentral, dass wir endlich zu realistischen Messverfahren kommen, die auf der Straße erhoben werden.

Durch das Konzept der CO₂-Interpolationsfamilien kann der Hersteller die Fahrzeuge nach Gruppen zusammenstellen, um nicht jede mögliche Variante eines Fahrzeugs zu testen. Diese werden nach Motor, Getriebe und gleicher Anzahl von Antriebsachsen usw. gruppiert. Können Sie erklären, wie das Verfahren funktioniert?

Die Methode der Interpolation ist sehr sinnvoll. Denn bisher haben sich die Hersteller ein Fahrzeug ausgesucht, das besonders günstige Werte hat. Jetzt müssen sie das beste und das schlechteste Fahrzeug messen und dazwischen interpolieren. Das bedeutet, dass beispielsweise Reifen unterschiedlicher Art oder unterschiedliche Gewichte verglichen werden. Das ist ein großer Fortschritt und bringt uns näher an die realen Werte.

Was muss geschehen, damit die CO₂-Werte tatsächlich sinken?

Die Wahrheit liegt auf der Straße. Es muss also da gemessen werden, wo die Autos gefahren werden. Ein vergleichbares Verfahren wie das, das momentan für die Abgasmessungen verwendet wird, muss deshalb auch für CO₂ angewandt werden.

VW hat sich gerade selbst angezeigt, weil für die Überprüfung des Porsches 911 auf dem Rollenprüfstand mit einem unrealistischen Luftwiderstand gerechnet wurde. Überrascht Sie das? Sind solche Manipulationen nun dank des neuen Prüfverfahrens ausgeschlossen?

Das war nicht sehr überraschend für mich. Es ist keine Neuigkeit, dass die Hersteller bei den Einstellwerten auf dem Prüfstand die Grauzonen ausnutzen und sogar noch darüber hinausgehen, indem spezielle Abschalteneinrichtungen eingebaut werden. Der WLTP macht die Manipulationen zwar schwieriger, aber nicht unmöglich. Die Notwendigkeit auf der Straße zu messen, bleibt deshalb weiterhin bestehen.

Der durchschnittlich zu zahlende Betrag für die Kfz-Steuer stieg nach der Einführung des WLTP-Testverfahrens 2018 von 161 Euro im August auf 196 Euro zum September 2018. Wie schätzen Sie diese Entwicklung ein?

Eine grundlegende Reform dieser Steuer ist längst überfällig. Angesichts der Klimakatastrophe wäre es angemessen, eine die CO₂-Komponente der emissionsbasierte Kfz-Steuer massiv auszubauen. Höher emittierende Fahrzeuge müssen höher und weniger emittierende geringer besteuert werden. Eine Erhöhung um durchschnittlich 30 Euro pro Jahr ist für die meisten Autobesitzer*innen keine große zusätzliche Belastung.



Das Interview wurde im Rahmen der Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben“ (LIFE15 GIC/DE/00029, Close the gap) durchgeführt. Get Real wird durch das LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.

